Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.



Dziennik Zarządzeń

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach.

Rok XVII **Katowie, dnia 3 listopada 1938 r.** Nr 3

SPIS TREŚCI

Część A.

Do Pracowników wszystkich jednostek służbowych

Akcja zbiórkowa na rzecz pomocy zimowej bezrobotnym, przeprowadzona wśród pracowników tut. okręgu w okresie od 1. XII. 1937 r. do końca kwietnia 1938 r. dała wynik wyrażający się w kwocie 44.012,20 zł.

Zebrana kwota świadczy wymownie o wielkiej ofiarności kolejarzy śląskich, którzy i tym razem dali dowód głębokiego zrozumienia dla spraw społecznych.

Za okazaną ofiarność oraz spełnienie obowiązku obywatelskiego składam wszystkim pracownikom gorące podziękowanie.

Dyrektor Kolei Państwowych.

Dział ogólny i Osobowy

Poz. 20.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych Nr 16 z dnia 28 czerwca 1938 r. w sprawie prowadzenia list obecności i przestrzegania godzin urzędowania.

Przypominam obowiązek przestrzegania ustanowionych godzin urzędowania przez wszystkich pracowników bez względu na funkcje i stanowiska.

Dla kontroli przestrzegania godzin urzędowania wszystkie jednostki służbowe zatrudniające pracowników biurowych obowiązane są prowadzić listy obecności.

Pracownicy obowiązani są wpisywać w listach obecności własnoręcznie swe nazwisko najpóźniej do godz. 8,00. W razie nieobecności pracownika w służbie spowodowanej chorobą, urlopen, wyjazdem służbowym itp. bezpośredni zwierzchnik pracownika czyni w liście, w rubryce przeznaczonej dla tego pracownika odpowiednią adnotację.

W związku z tym ustalam następujący sposób sprawdzania list obecności:

a) w Dyrekcji OKP (Centrali) książki obecności muszą być przedkładane najpóźniej o godz. 8,05 kierownikom działów, o godz. 8,07 Naczelnikom Służb wzgl. Biur. O ile pewne działy Wydziałów wzgl. Biur znajdują się w budynkach położonych poza obrębem gmachu, w którym urzęduje Naczelnik Wydz. Biura, książki obecności danych działów należy przedkładać do podpisu Naczelnikowi o 8,20;

b) w jednostkach służbowych książki obecności przedkłada się o godz. 8,05 Naczelnikom (zawiadomcom) jednostek służbowych lub ich zastępcom.

Odnośnie do pracowników niezatrudnionych w służbie biurowej, należy również czuwać nad ścisłym przestrzeganiem przez nich godzin służbowych, przy czym kontrola ich obecności powinna odbywać się w sposób dotychczasowy.

Pracowników nieprzestrzegających godziny rozpoczęcia pracy, należy pociągać do odpowiedzialności służbowej.

Równocześnie tracą moc obowiązującą wszystkie okólniki wydane w tej sprawie.

Nr P1b 19/11/38.

Poz. 21.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych Nr 17 z dnia 25 czerwca 1938 r. w sprawie ochrony roślinności na terenach kolejowych przed niszczeniem i kradzieżą.

Coraz częściej zachodzą wypadki niszczenia roślin oraz kradzieży drzewek i krzewów owocowych z terenów kolejowych.

Roślinność tę niszczą nie tylko osoby postronne ale również przyczyniają się do tego pracownicy kolejowi, a w szczególności przez nienależyty dozór nad zwierzętami domowymi wypasanymi na dzierżawnych terenach kolejowych.

Wobec tego opiekę nad drzewami, krzewami i kwietnikami powierza się organom straży kolei państwoych, powołanym do nadzoru nad przestrzeganiem porządku na terenie kolejowym. Na osoby, które dopuszczają się niszczenia roślinności na obszarze kolejowym należy sporządzić doniesienia karno-administracyjne, lub też nakładać we własnym zakresie doraźne mandaty karne. Na osoby dopuszczające się kradzieży drzewek, krzewów i kwiatów należy sporządzać doniesienia do właściwych komisariatów i posterunków Policji Woj. Śl. celem pociągnięcia winnych do odpowiedzialności karnej. Niezależnie od tego należy wypadki takie zgłaszać do D. O. K. P. Biura Personalnego celem pociągnięcia odnośnych osób do odpowiedzialności cywilnej.

Podczas periodycznych pouczeń należy strażnikom udzielić szczegółowych instrukcji.

Nr P0 a. 2/16/38.

Poz. 22.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych Nr 24 z dnia 14 października 1938 r. w sprawie wydawania bezpłatnych biletów niemieckich dla pracowników PKP. i ich rodzin, oraz emerytów kolejowych.

W związku z wejściem w życie nowej umowy o wzajemnej wymianie bezpłatnych biletów jednorazowych pomiędzy PKP., a Kolejami Rzeszy Niemieckiej, bilety bezpłatne jednorazowe na przejazd liniami Kolei Rzeszy Niemieckiej oraz b. Kolei Związkowych Austriackich mogą otrzymać:

1) pracownicy etatowi, stali i praktykanci PKP., objęci rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przed-

siębiorstwa PKP. (Dz. U. R. P. nr 4, poz. 23), jak również pracownicy umowni PKP., o ile posiadają uprawnienia do ulg przejazdowych na PKP., — w ilości do 12 biletów rocznie;

2) członkowie rodzin wyżej wymienionych pracowników, tj. żony, dzieci i pasierby, o ile posiadają uprawnienia do ulg przejazdowych na PKP., — po dwa bilety rocznie dla każdego członka rodziny;

3) emeryci i renciści kolejowi, pobierający zaopatrzenie emerytalne ze Skarbu Państwa, względnie rentę z Kasy Emerytalnej dla robotników b. dzielnicy pruskiej, o ile posiadają uprawnienia do ulg przejazdowych na PKP., — jeden bilet rocznie. Członkowie ich rodzin biletów takich nie mogą otrzymać;

4) Poza tym pracownicy i członkowie ich rodzin uprawnieni do ulg przejazdowych na PKP. mogą otrzymać bilet bezpłatny jednorazowy również w przypadku towarzyszenia chorym lub ułomnym osobom, wymienionym w punktach 1, 2 i 3, przy czym niemożność odbycia podróży bez towarzyszenia z powodu choroby lub ułomności musi być stwierdzona świadectwem lekarza kolejowego.

Bilety bezpłatne na przejazdy liniami Kolei Rzeszy Niemieckiej oraz b. Kolei Związkowych Austriackich należy zamawiać w drodze służbowej, w terminie conajmniej 6-ciu tygodni przed dniem wyjazdu, na drukach PKP. seria A nr 34 w jednym egzemplarzu, łącznie dla pracownika i jego rodziny. Dla osób wymienionych w punktach 3 i 4 należy bilety zamawiać oddzielnie na tych samych drukach. Szczególną uwagę zwraca się na ścisłe podanie nazw stacyj, numerów dowodów tożsamości osoby, oraz dat urodzenia dzieci.

Zwracanie się o wydanie biletów bezpośrednio do kolejowych władz niemieckich jest niedopuszczalne.

W wypadkach wyjątkowo nagłych (podróż służbowa, wyjazd na pogrzeb itp.) Dyrekcja OKP. wydawać będzie w drodze wyjątku pisma polecające, na podstawie których upoważnione niemieckie stacje graniczne wystawią bilety bezpłatne. Do otrzymania pisma polecającego są uprawnieni wszyscy wymienieni w punkcie 1 i 2, po uprzednim przedstawieniu podania (druk A nr 34). Osoby wymienione w punktach 3 i 4 są od tego uprawnienia wyłączone.

Niemieckie bilety bezpłatne jednorazowe są ważne na okres 3-ch miesięcy i uprawniają do nieograniczonej ilości przerw podróży oraz upoważniają do bezpłatnego nadania bagażu o wadze do 30 kg na każdy bilet.

Niemiecki bilet bezpłatny przysługuje na taką klasę przejazdu, do jakiej urzędnik ma prawo na PKP. Występowanie o wyższą klasę przejazdu jest bezcelowe.

Równocześnie tracą moc obowiązującą wszystkie dotychczasowe zarządzenia dotyczące zamawiania bezpłatnych biletów jednorazowych na przejazd liniami Kolei Rzeszy Niemieckiej oraz byłych Kolei Związkowych Austriackich.

Nr P 1 e 40/83/38.

Poz. 23.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych Nr 23 z dnia 10 października 1938 r. w sprawie wydawania jednorazowych biletów bezpłatnych na podstawie pism polecających Kolei Rzeszy Niemieckiej.

Na podstawie zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 24 września br. nr GBrn. 29/38, — Dyrekcja OKP. upoważnia z ważnością od 1 listopada br. wymienione niżej stacje graniczne do wydawania jednorazowych biletów bezpłatnych na podstawie pism polecających Kolei Rzeszy Niemieckiej:

Lubliniec, Pawonków, Tarnowskie Góry, Chorzów (dla poc. osobowych), Katowice (dla poc. pośpiesznych), Chebzie, Sumina, Makoszowy i Olza.

Nadmienia się, że pisma polecające ze strony niemieckiej mogą otrzymywać urzędnicy Kolei Rzeszy Niemieckiej, pozostający w czynnej służbie, oraz uprawnieni do ulg przejazdowych członkowie ich rodzin.

Równocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie Dyrekcji OKP. z dnia 29. VIII. 1930 r. nr IV/1d 41176/30 w sprawie wydawania jednorazowych biletów bezpłatnych pracownikom Kolei Rzeszy Niemieckiej na podstawie pism polecających Kolei Rzeszy Niemieckiej.

Nr P 1 e 38/30/38.

Poz. 24.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych Nr 25 z dnia 27 października 1938 r. w spra-

wie zakazu uprawiania na terenach kolejowych nielegalnego handlu, żebractwa i wszelkiego rodzaju produkcyj w celach zarobkowych.

Dyrekcja O. K. P. stwierdziła, iż:

1) wbrew postanowieniom okólnika Pana Premiera z dnia 3 lipca 1931 r. Nr 8024. III. i z dnia 21. IV. 1938 r. Nr 87/201/3, oraz wydanym zarządzeniom D. O. K. P. w obrębie pomieszczeń służbowych i lokali P. K. P. oddanych do użytku organizacjom kolejowym, jest uprawiany różnego rodzaju handel, zarówno przez przedstawicieli firm prywatnych agentów itp., jak również przez pracowników, którzy w godzinach pracy zajmują się rozsprzedażą rozmaitych artykułów. Uprawianie tego rodzaju handlu odbywa się niekiedy za wiedzą lub zgodą zwierzchników jednostek służbowych oraz za zgodą organizacji kolejowych, korzystających z lokali i terenów kolejowych.

2) mimo obowiązujących przepisów o przestrzeganiu porządku na kolejach użytku publicznego (Dz. Urz. M. K. Nr 2/35, poz. 10) uprawiany jest na terenach dworców kolejowych i w pociągach nielegalny handel różnymi artykułami — zwłaszcza spożywczymi, żebractwo, gry na instrumentach, śpiewy i różnego rodzaju produkcje w celach zarobkowych.

W związku z powyższym Dyrekcja O. K. P.

ad 1) wydaje **bezwzględny zakaz** uprawiania jakiegokolwiek handlu w urzędach, biurach i innych lokalach służbowych, zarówno przez osoby zajmujące się nim zawodowo lub przygodnie, jak również przez pracowników P. K. P. Zakaz uprawiania handlu rozciąga się zarazem na wszystkie lokale P. K. P. oddane doraźnie lub wyłącznie organizacjom i zrzeszeniom pracowników P. K. P.

ad 2) Do zwalczania nielegalnego handlu, żebractwa itp. powołane są w pierwszym rzędzie organa ochrony kolei oraz wszyscy pracownicy służby stacyjnej i konduktorskiej będący jej dodatkowymi organami.

Na osoby uprawiające dorywczo nielegalny handel oraz różnego rodzaju produkcje w celach zarobkowych należy nakładać we własnym zakresie doraźne mandaty karne, zaś osoby uprawiające ten proceder zawodowo należy oddawać w ręce policji wraz z odpowiednio spisanym doniesieniem, bez względu na to, czy posiadają oni bilety ważne na przejazd koleją (T. O. I. § 19, ust. 1, pkt. a). W doniesieniach należy wnosić na najwyższy wymiar kary, uzasadniając wniosek stałym dopuszczaniem się przekraczania przepisów o przestrzeganiu porządku na terenach kolejowych. Żebraków w każdym wypadku należy usuwać z terenu kolejowego i oddawać w ręce policji.

Organa kontrolne oraz rewizorzy pociągów zwrócą baczną uwagę na drużyny konduktorskie, obsługujące pociągi osobowe, a w przypadku stwierdzenia bierności konduktorów w stosunku do osób dopuszczających się wymienionych wykroczeń doniosą winnych, odnośnie których Dyrekcja wyciągnie odpowiednie konsekwencje służbowe.

Ponadto wszyscy pracownicy kolejowi mają obowiązek przyczyniać się do stałego zwalczania handlujących nielegalnie na terenie kolejowym. O każdym zauważonym tego rodzaju wypadku należy niezwłocznie zgłaszać właściwym organom straży k. p., służbie stacyjnej, służbie konduktorskiej lub organom policji jeżeli te znajdują się na miejscu.

Ponieważ uprawnienia do sprzedaży artykułów spożywczych na peronach i dworcach posiadają wyłącznie restauracje i bufety kolejowe, zawiadowcy stacji spowodują, ażeby dzierżawcy restauracyj i bufetów kolejowych, wysyłający swój personel na perony celem sprzedaży artykułów spożywczych, zaopatrywali go w opaski (noszone na czapkach lub rękawach) z odpowiednim napisem (n. p. restauracja kol. Katowice, bufet kolejowy Chorzów).

Podczas periodycznych pouczeń należy strażnikom i ich dodatkowym organom udzielić szczegółowych instrukcji.

Równocześnie tracą moc obowiązującą wszystkie dotychczas wydane w tej sprawie zarządzenia i okólnik tut. D. O. K. P.

Nr Plb. 19/20/38.

Dział Ruchu Kolejowego

Poz. 25.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej Nr 21 z dnia 30 lipca 1938 r. w sprawie skrótów telegraficznych stacji.

W związku z przemianowaniem stacji Wolfgang na Wawel zmienia się z natychmiastową ważnością dotychczasowy skrót telegraficzny tej stacji z „Wg“ na „Wl“.

Wykaz skrótów telegraficznych ogłoszony w Dzienniku Zarządzeń D. O. K. P. Nr 1, poz. 8 z dnia 18 marca 1938 r. oraz tabliczki przy aparatach telegraficznych odręcznie poprawić.

Nr IIc. 50/29/38.

Poz. 26.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych Nr 19 z dnia 19 sierpnia 1938 r. w sprawie wyprawiania drezyn, rowerów i wózków roboczych.

W związku z wejściem w życie Przepisów Nr E 11, obowiązujących od 1 grudnia 1937 r. oraz Instrukcyj Nr R 41 i R 44, odwołuje się okólnik Dyrektora Kolei Państwowych, z dnia 5. X. 1937 r. Nr 24, w sprawie wyprawiania drezyn, rowerów i wózków roboczych, ogłoszony za numerem aktu I/4d-51/68/37, z dnia 18 października 1937 r.

W miejsce tego obowiązują z dniem ogłoszenia niniejszego zarządzenia, następujące przepisy wykonawcze i wyjaśnienia:

Przepisy wykonawcze i wyjaśnienia do § 68 Przepisów Ruchu R 1 w sprawie wyprawiania drezyn, rowerów i wózków roboczych.

1) **Do ust. (1) § 68.**

Drezynami motorowymi mogą posługiwać się zasadniczo tylko organa służby drogowej, przy badaniu budowli i urządzeń kolejowych, oraz przy kontroli robót na linii. Jedynie drezyny chwilowo wolne, mogą być w razie istotnej potrzeby oddane dla potrzeb innych służb. Posługiwanie się drezynami przez te służby może mieć miejsce tylko w przypadkach nagłych, o ile dojazd do miejsca przeznaczenia innymi środkami lokomocji nie jest możliwy.

Uruchomienie drezyn motorowych, znajdujących się w dyspozycji Oddziałów Drogowych, może nastąpić tylko za zezwoleniem Naczelnika Oddziału Drogowego, a w razie jego nieobecności za zezwoleniem jego zastępcy, natomiast uruchomienie drezyn, znajdujących się w dyspozycji Dyrekcji — za zezwoleniem Naczelnika Służby Drogowej lub jego zastępcy.

2) **Do ust. (3) § 68.**

Naczelnik Oddziału Drogowego może wydać upoważnienie do kierowania tego rodzaju pojazdami, tylko pracownikowi, który wykaże dokładną znajomość przepisów ruchu Nr R 1, sygnalizacji Nr E 1, oraz znajomość szlaków, na których ma kierować pojazdami.

W pisemnym upoważnieniu powinny być wymienione szlaki (linie, odcinki, na których danemu pracownikowi wolno kierować pojazdem.

3) **Do ust. (4).**

Przybory sygnałowe, wymienione w tym ustępie, które powinien każdy kierownik drezyny, roweru i wózka roboczego w czasie prowadzenia pojazdu mieć przy sobie, są następujące: czerwona chorągiewka, trąbka lub gwizdawka ustna i 6 spłonek, oraz ręczna latarka sygnałowa w porze kiedy jest ciemno.

4) **Do ust. (5).**

Drezyny, rowery i wózki robocze motorowe o wadze własnej do 750 kg nieobsadzone potrzebną ilością ludzi do usunięcia z toru pojazdów w myśl tegoż ustępu mogą być wyprawiane tylko w odstępie posterunków następczych, tj. jak drezyny o wadze własnej powyżej 750 kg. O niewystarczającej obsadzie pojazdu obowiązany jest kierownik drezyny, w każdym przypadku, zgłosić dyżurnemu ruchu.

Ładowne ciężkie wózki robocze, trudne do szybkiego usunięcia z toru, należy bezwarunkowo osłaniać sygnałami w myśl § 9 pkt. 6 Przepisów Sygnalizacji E 1.

5) **Do ust. (8).**

Przy zapowiadaniu drezyn i wózków roboczych motorowych o wadze własnej powyżej 750 kg, należy w telegramach zapowiadawczych stosować następujące skróty:

Drezyna motorowa = Pc Y drez.
Wózek motorowy = Pc X wóz mot.

Pojazdy te uważać należy na wszystkich szlakach jako pociągi. W związku z tym prowadzi się dla nich raporty z jazdy, jako dokument odbytej jazdy na druku PKP. seria R nr 2 a (parowóz luzem), w którym wyrazy „Parowóz luzem“ należy skreślić, a na ich miejsce wpisać rodzaj danego pojazdu. Wypełnienie działek A, G, N i K raportu z jazdy powinno być przeprowadzane według postanowień zawartych w § 6 ust. (1) pkt. 1 i 2 Instrukcji Nr R 41, przy czym zapiski, które ma dokonywać maszynista, obowiązany jest uskuteczniać kierownik pojazdu. Ponadto dyżurny ruchu stacji wyprawienia powinien wskazać w działce M powód wyprawienia po-

jazdu, podany przez kierownika drezyny lub wózka (§ 6 ust. (2) R 41).

Raport z jazdy oddaje kierownik pojazdu dyżurnemu ruchu stacji końcowej wraz z otrzymanymi rozkazami szczególnymi który postępuje z nim w myśl § 13 ust. (1) i (2) Instrukcji Nr R 41).

Pozwoleń na wyjazd (Druk P.K.P. Seria R Nr 156) nie wydaje się dla tych pojazdów. Drezyny motorowe, rowery motorowe i wózki robocze motorowe wagi własnej powyżej 750 kg, mogą przejeżdżać: poszczególne **stacje** bez zatrzymania się, na podstawie rozkazu szczególnego, wydanego na stacji wyprawienia lub postoju — semafory ustawione na „stój" na podstawie sygnału ręcznego nr 27 „Naprzód" dawanego w miejscu ustawienia semaforu. Na każdej stacji, którą te pojazdy przejeżdżają winien dyżurny ruchu podawać sygnał 27 „Naprzód" według § 12 p. 3 przepisów syg. E 1. W razie nieotrzymania tego sygnału, należy pojazd zatrzymać.

Działkę „N" raportu z jazdy winni wypełniać dyżurni ruchu. Przy przejeździe pojazdu bez zatrzymania się na pewnej stacji, działkę „N" wypełnić winien dyżurny ruchu najbliższej stacji na której pojazd ma postój, na podstawie otrzymanego meldunku dyżurnego ruchu stacji, na której dany pojazd przejechał bez postoju.

Każde uruchomienie pojazdu obowiązany jest zawiadowca stacji początkowej (dyżurny ruchu) podać do wiadomości w porę wszystkim zainteresowanym stacjom, telegramem według adresu Nr 6 (Przepisy Nr R 18), z podaniem czasu odejścia ze stacji początkowej.

Drezyny i wózki motorowe wagi własnej powyżej 750 kg (ciężkie) mogą być wyprawiane na wszystkich szlakach w okręgu DOKP. Katowice, a więc tak na szlakach posiadających blokadę liniową jak i na szlakach nie posiadających tych urządzeń, **tylko** w odstępie posterunków następczych i to na podstawie telegraficznego porozumienia posterunków zapowiadawczych i z powiadomieniem posterunków blokowych. Wyprawianie tych pojazdów na szlakach, nie posiadających blokady liniowej, w odstępie czasu po myśli § 68 ust. (8) i 8a) Przepisów Ruchu Nr R 1 i § 23 ust. (5) Instrukcji Nr R 44 jest w okręgu DOKP. Katowice zabronione.

Odnośnie obsługi urządzeń blokowych, semaforów i zabezpieczenia oraz zamawiania drogi przebiegu dla tych pojazdów obowiązują postanowienia zawarte w § 57 Przepisów Nr E 11 i w § 23 Instrukcji Nr R 44 a mianowicie:

a) na szlakach posiadających blokadę liniową nie obsługuje się blokady liniowej ani też żadnych semaforów.

b) na szlakach nie posiadających blokady liniowej nie obsługuje się również żadnych semaforów.

Uwaga: Uzupełnienie do § 68 ust. (8). Przepisów Ruchu Nr R 1 ogłoszone w Dzienniku Urzędowym MK. Nr 23 z dnia 25 lipca 1937 r. (poz. 177) w sprawie czasowego przyjmowania drezyn i wózków motorowych, o wadze własnej powyżej 750 kg, przy semaforach nastawionych na „Wolna droga", **nie ma zastosowania w okręgu DOKP. Katowice.**

c) wyjazd tych pojazdów ze stacji początkowych i pośrednich może nastąpić po wręczeniu kierownikowi pojazdu odpowiednio wypełnionego raportu z jazdy, rozkazu szczególnego upoważniającego kierownika pojazdu do przejechania obok semaforu wyjazdowego wskazującego sygnał „Stój" i podaniu ręcznego sygnału 27 „Naprzód" przy czym raport z jazdy i rozkaz szczególny dla wyjazdu powinien wręczać dyżurny ruchu (rozkaz szczególny może być wydany przez innego pracownika na polecenie dyżurnego ruchu), zaś sygnał 27 „Naprzód" może być podany przez dyżurnego ruchu lub przez nastawniczego nastawni końcowej.

d) ciężkie drezyny lub wózki robocze mogą przejechać przez posterunek blokowy lub odgałęźny na szlaku bez zatrzymania pod warunkiem, że dyżurny ruchu tego posterunku poda ręczny sygnał 27 „Naprzód". Sygnał ten może być podany przez blokowego lub dyżurnego posterunku odgałęźnego dopiero wtedy, jeżeli szlak do następnego posterunku następczego jest wolny, tj. że otrzymano potwierdzenie przybycia pociągu wyprawionego przed pojazdem. Jeżeli blokowy lub dyżurny ruchu posterunku odgałęźnego nie poda ręcznego sygnałun 27 „Naprzód", to kierownik drezyny lub wózka powinien pojazd bezwzględnie zatrzymać i oczekiwać zezwolenia na dalszą jazdę od dyżurnego ruchu danego posterunku.

e) **wjazd do stacji** ciężkich drezyn i wózków roboczych odbywa się tak samo na ręczny sygnał 27 „Naprzód" podany, na polecenie dyżurnego ruchu, przez nastawniczego z nastawni krańcowej, a tam gdzie nie ma nastawni krańcowej przez upoważnionego pracownika w miejscu ustawienia semaforu wjazdowego. Bez otrzymania ręcznego sygnału 27 „Naprzód" w miejscu ustawienia semaforu wjazdowego nie wolno kierownikowi drezyny lub wózka wjechać do stacji.

f) dla wyprawiania i przyjmowania drezyn, rowerów motorowych i wózków roboczych wagi własnej powyżej 750 kg (ciężkich) droga przebiegu w obrębie stacji powinna być sprawdzana jak dla pociągów, w myśl § 40 Przepisów Ruchu Nr R 1, a wynik należy zapisywać do książki zamawiań i gotowości drogi przebiegu (Druk PKP. ser. R Nr 149). Ponadto należy na stacjach posiadających blokadę stacyjną obsługiwać również i urządzenia blokady stacyjnej, w myśl wskazówek i pod warunkami zawartymi w § 57 ust. (4) Przepisów Nr E 11.

g) na szlakach, na których wyprawianie pociągów odbywa się na podstawie telefonicznego porozumienia, wyprawianie drezyn, rowerów i wózków roboczych może być przeprowadzane również na podstawie telefonicznego porozumienia, zaś na wszystkich innych szlakach telefoniczne porozumienie, odnośnie wyprawiania tych pojazdów, dopuszczalne jest tylko w razie przerwy łączności telegraficznej.

6) Do ustępu (9).

Drezyny, rowery i wózki robocze motorowe i bez motorów o wadze własnej do 750 kg, które w myśl tego ustępu mogą kursować pomiędzy pociągami, wolno wyprawiać ze stacji tylko na podstawie pozwolenia na wyjazd. (Druk PKP. Seria R Nr 156) które służy najdalej do następnej stacji.

(W razie rozpoczęcia jazdy na szlaku, patrz przepisy wykonawcze do ustępu 23).

Dla tych pojazdów nie obsługuje się również semaforów na żadnych szlakach.

Kursują one na podstawie telegraficznego porozumienia posterunków zapowiadawczych i z zawiadomieniem posterunków następczych, jednakże przy ścisłym przestrzeganiu postanowień zawartych w ustępach 5, 16, 18, 20 i 21 § 68 Przepisów Nr R 1.

Pojazdy te winny zatrzymywać się na każdym posterunku następczym (blokowym) obok posterunku, na każdym posterunku odgałęźnym przed zwrotnicą odgałęźną, oraz przed każdą zwrotnicą wjazdową do stacji, o ile nie jest podawany sygnał „27 naprzód", przez dyżurnego ruchu danego posterunku.

Wjazd do stacji może nastąpić dopiero po daniu sygnału „27 Naprzód" przez dyżurnego ruchu lub zwrotniczego wzgl. nastawniczego, pełniącego służbę na danym krańcu stacji.

W obrębie stacji pojazdy te mogą się poruszać tylko za pozwoleniem każdego posterunku zwrotniczego lub nastawniczego.

7) Do ustępu (11).

W wypadkach wymienionych w tym ustępie kierownik pojazdu winien również dawać sygnały słuchowe niezależnie od zmniejszania szybkości.

8) Do ustępu (18).

Każde usunięcie drezyny, roweru lub wózka roboczego z toru na szlaku, obowiązany jest kierownik pojazdu zgłosić telefonicznie temu dyżurnemu ruchu, od którego otrzymał pozwolenie na wyjazd.

9) Do ustępu (19).

Przed wstawieniem tych pojazdów na tor stacyjny (szlakowy) należy uzyskać na to pozwolenie dyżurnego ruchu. Każda jazda pojazdu, z miejsca wstawienia go na tor wymaga osobnego zezwolenia dyżurnego ruchu.

10) Do ustępu (20).

Przed udzieleniem zgody na objazd drezyny, roweru lub wózka roboczego, dyżurny ruchu powinien przekonać się, czy kierownik pojazdu ma wymagane upoważnienie oraz, czy posiada przybory sygnałowe wymienione w § 68 ust. (4), wreszcie czy wózek zaopatrzony jest w odpowiednią ilość ludzi i czynny hamulec.

11) Do ustępu (21).

Pozwolenie na wyjazd (Druk PKP. Seria R Nr 156) wydane kierownikowi pojazdu, należy po ukończonej jeździe oddać dyżurnemu ruchu stacji końcowej, który winien zwrócić je bezwłocznie drogą korespondencji służbowej do stacji wyprawienia pojazdu.

Stacja ta otrzymane pozwolenia złącza z grzbietem i przechowuje je przez 2 lata.

12) Do ustępu (22).

Telegramy zapowiadawcze, dotyczące wszystkich drezyn, rowerów i wózków roboczych, należy nadawać zawsze od jednego posterunku zapowiadawczego do następnego i to tak na liniach jednotorowych jako też i na liniach dwutorowych, bez względu na to czy istnieje blokada liniowa lub nie. Położone między dwoma posterunkami zapowiadawczymi posterunki następcze, obowiązane są czytać i potwierdzać te telegramy, a przejścia drezyny, roweru lub wózka roboczego przez posterunek następczy na szlaku powinien dyżurny ruchu tego posterunku potwierdzić telegraficznie do posterunku zapowiadawczego, położonego naprzód i wstecz telegramem (Wzór Nr 5 wzgl. 3 i 4).

13) Do ustępu (23).

Kierownik drezyny, roweru lub wózka roboczego chcąc rozpocząć jazdę na szlaku, a nie mając do tego pisemnego pozwolenia (Druk Ser. R Nr 156) obowiązany jest zwrócić się z posterunku na szlaku telegraficznie lub telef. do dyżurnego ruchu o pozwolenie na wyjazd i to na szlaku dwutorowym do dyżurnego ruchu tej stacji, która normalnie wyprawia pociągi po torze, na którym ma się odbyć jazda pojazdu, a na szlaku jednotorowym do tej stacji, z której oczekuje się wyprawienia najbliższego pociągu.

W zapytaniu o pozwolenie na wyjazd, kierownik pojazdu powinien wskazać punkt początkowy (dokładny kilometraż), punkt docelowy zamierzonej jazdy, czas jazdy, oraz wszystkie inne okoliczności mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu.

Dyżurny ruchu, który otrzymał zawiadomienie o zamierzonej jeździe pojazdu na szlaku, ustala w porozumieniu z dyżurnym ruchu stacji położonej po drugiej stronie punktu, skąd ma rozpocząć się jazda drezyny, roweru lub wózka, czas rozpoczęcia jazdy, następnie oznajmia odejście pojazdu ze szlaku telegramem zapowiadawczym i zezwala kierownikowi pojazdu na rozpoczęcie jazdy, zawiadamiając go zarazem o ruchu pociągów na danym szlaku.

Jeżeli kierownik pojazdu pytał o pozwolenie na wyjazd telegraficznie, dyżurny ruchu powinien dać pozwolenie także telegraficznie, zaś w przypadku telefonicznego zapytania dyżurny ruchu daje pozwolenie także telefonicznie, które jednak oprócz kierownika pojazdu musi wysłuchać jeszcze świadek.

Dopiero po otrzymaniu tego pozwolenia, może kierownik pojazdu postawić pojazd na tor i rozpocząć jazdę, przy ścisłym przestrzeganiu postanowień zawartych w ustępach 16 i 18 § 68 Przep. Nr R 1.

Nie wolno dać pozwolenia na postawienie pojazdu na tor, jeżeli do punktu skąd ma rozpocząć się jazda zdąża pociąg. Należy więc wybierać taki okres czasu, w którym na danym szlaku nie ma wogóle pociągu, lub też pozwolić na rozpoczęcie jazdy dopiero na przejściu pociągu przez punkt, gdzie pojazd ma być postawiony na tor.

Wszystkie rozmowy telefoniczne dotyczące wyprawiania drezyn, rowerów i wózków roboczych ze szlaku, należy zapisywać dosłownie do dzienników telefonicznych tak przez kierownika pojazdu jako też i dyżurnego ruchu. Ponadto dyżurny ruchu winien zapisywać do dziennika telegramów zapowiadawczych, w pełnym brzmieniu, wszystkie telefonogramy zapowiadcze dotyczące ruchu pojazdów.

Pisemne pozwolenie na wyjazd w takich przypadkach nie jest potrzebne.

14) Do ustępu (27).

Uruchomienie wszelkich drezyn, rowerów i wózków roboczych obowiązany jest dyżurny ruchu na stacji wyprawiającej zapowiedzieć telefonicznie drożnikom na przejazdach.

15) Wszelkie jazdy drezyn, rowerów i wózków roboczych należy bezwarunkowo zabepieczać tabliczkami i podpórkami klawiszów blokowych, według postanowień zawartych w § 57 ust. (5) i (6) Przepisów Nr E 11 i § 23 ust. (4) Instrukcji R 44 z tą różnicą, że przy uruchamianiu pojazdów wagi do 750 kg należy zamiast tabliczek z napisem „tor zamknięty" stosować tabliczki z napisem „wózek na szlaku". Tabliczki i podpórki klawiszów blokowych z napisem „Tor zamknięty" założone w myśl § 57 ust. (6) Przepisów Nr E 11 i § 23 ust. (4) Instrukcji Nr R 44 przy drezynach, rowerach i wózkach roboczych wagi własnej powyżej 750 kg oznaczają dla dyżurnych ruchu na stacjach i posterunkach następczych na szlaku (blokowych i odgałęźnych) zupełne zamknięcie szlaku i dopóki pojazd taki nie doszedł do następnego posterunku następczego nie wolno za nim wypuścić żadnego pociągu zgodnie z § 68 ust. (8). Przepisów Ruchu Nr R 1. Natomiast tabliczki z napisem „wózek na szlaku" mają na celu zwrócenie uwagi dyżurnych ruchu, że na szlaku znaj-

duje się pojazd i że pociąg wyprawiany na ten szlak musi być o tym zawiadomiony rozkazem szczególnym (§ 68 ust. 24) Przepisów R 1).

16) Postanowienia końcowe.

Wyprawianie, przyjmowanie i przepuszczanie wszelkich drezyn, rowerów i wózków roboczych winno odbywać się na podstawie Przepisów R 1 § 68, oraz w myśl postanowień zawartych w niniejszym zarządzeniu.

Winnych nieprzestrzegania niniejszego zarządzenia należy pociągać do surowej odpowiedzialności.

Organa służby centralnej, nadzorczej i kontrolnej, korzystające z przejazdów drezynymi lub wózkami roboczymi, powinny czuwać nad przepisowym wyprawianiem tych pojazdów, niedopuszczać do rozwijania nadmiernej szybkości i nie wolno im wpływać na dyżurnych ruchu, by ci, dla udogodnienia przejazdu lub innej przyczyny, musieli postępować wbrew obowiązującym przepisom.

W związku z powyższym unieważnia się wszystkie poprzednie zarządzenia, wydane w tym przedmiocie, mianowicie:

1) Okólnik Nr. I 4 d 51/84/35 (Nr. 125) z dn. 16 stycznia 1936 r.
2) Okólnik Nr. I 4 d 51/11/36 (Nr. 20) z dnia 29 stycznia 1936 r.
3) Okólnik Nr. I 4 d 51/14/37 z dnia 3 marca 1937 r.
4) Okólnik Nr. I 4 d 51/57/37 z dnia 12 sierpnia 1937 r.
5) Okólnik Nr. III 1d 56/14/37 z dnia 20 sierpnia 1937 r.
6) Przepisy wykonawcze do § 68 ust. (5) i (20) Przepisów Ruchu Nr. R 1 ogłoszone okólnikiem Nr. R P I-7/41 z dnia 29 grudnia 1933 r.
7) Przepisy wykonawcze do § 68 ust. (20) i 21 Przepisów Ruchu Nr. R 1 ogłoszone okólnikiem I 4f/70/30/34 z dnia 26 lipca 1934 r.
8) Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 5. X. 1937 r. Nr. 24 I/4d — 51/68/37. Nr. I/4d 51/35/38.

Poz. 27.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych Nr 22 z dnia 19 października 1938 r. w sprawie zapobiegania wypadkom i ważniejszym wydarzeniom przy pracy związanej z ruchem pociągów.

Ministerstwo Komunikacji po opracowaniu statystyki wypadków i ważniejszych wydarzeń za rok 1937 w porównaniu z rokiem 1936, pismem Nr ROV-210/19 z dnia 30. 9. br. zwróciło uwagę na zwiększenie się podczas pracy manewrowej ilości zderzeń i wykolejeń taboru, przy czym ilość tych ważniejszych wydarzeń w tutejszym okręgu stanowi 24,4% ogólnej ich ilości na PKP.

Zderzenia i wykolejenia taboru zostały spowodowane przeważnie wskutek:

a) przestawiania zwrotnic pod przetaczanym taborem,
b) złego nastawiania zwrotnic i wykolejnic,
c) nastawiania zwrotnic na tory zajęte,
d) niedokładnego informowania personelu przez kierowników manewrów o planie pracy manewrowej,
e) wjazdu z taborem w okręg manewrowy innego parowozu bez uprzedniego porozumienia się z kierownikiem manewrów tego okręgu,
f) niesprawdzenia drogi przebiegu przed podaniem sygnału do uruchomienia taboru,
g) pozostawienia wagonów poza ukresem i
h) niezabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem.

Ponadto Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę na zwiększenie się ilości przejechań semaforów, nastawionych na „stój" o 33,3%.

Przejechanie semaforów spowodowane zostało przeważnie wskutek nieodpowiedniego regulowania biegu pociągu, niezwracania uwagi przez drużynę pociągową na sygnały tarcz ostrzegawczych i semaforów, oraz z powodu niepodawania na czas odpowiednich sygnałów przez maszynistów.

Przytoczone wydarzenia powstały z przyczyny niedostatecznego poczucia obowiązku i odpowiedzialności za bezpieczeństwo ruchu u winnych pracowników, oraz wskutek braku należytego nadzoru ze strony przełożonych.

Celem uniknięcia w przyszłości tego rodzaju wykroczeń, Dyrekcja poleca wszystkim zwierzchnikom jednostek służbowych, oraz organom kontrolnym zwalczać uchybienia podwładnego personelu i dołożyć starań, aby pracownicy zatrudnieni przy pracy manewrowej i przy pracy z pociągami, oraz inni pracownicy mający styczność z ruchem pociągów wykonywali swe czynności w pełni poczucia odpowiedzialności za bezpieczeństwo

ruchu i za całość mienia kolejowego, oraz ściśle przestrzegali obowiązujące przepisy i instrukcje.

Niniejszy okólnik należy uczynić przedmiotem periodycznych pouczeń personelu.

Nr. I 4 e — 63/41/38.

Dział Handlowo-Taryfowy

Poz. 28.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych Nr. 20 z dnia 4 września 1938 r. w sprawie wprowadzenia zbioru skomasowanych okólników służby handlowo-taryfowej.

W Dz. Urz. M. K. Nr 4 z 1938 r., poz. 18 ogłoszono zarządzenie M. K. z dnia 31 grudnia 1937 r. w sprawie wprowadzenia zbioru skomasowanych okólników handlowych Ministerstwa Komunikacji.

Okólniki te wydano w osobnych broszurach w 5 częściach, z których część I — IV, przeznaczone dla służby liniowej, rozesłano w międzyczasie zainteresowanym jednostkom służbowym.

W uzupełnieniu skomasowanych okólników Min. Kom. część I — IV wydaje się w osobnych zeszytach jako załącznik do Dziennika Zarządzeń zbiór skomasowanych okólników służby handlowo-taryfowej obejmujący:

1) w części I sprawy przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych,

2) w części II sprawy przewozowe, przechowalni bagażu, kolejowych przedsiębiorstw dowozowych, najmu składowisk itp.

4) w części IV sprawy kolejowo-celne.

Zbiory okólników przeznaczone są wyłącznie do użytku służbowego należy je zatem przechowywać razem ze zbiorami okólników M. K.

Z chwilą wydania zbioru skomasowanych okólników tracą moc obowiązującą wszystkie poprzednio wydane zarządzenia Dyrekcji o znaczeniu trwałym, ogłoszone w okólnikach tak dla ruchu osobowego jak i towarowego.

Skomasowane okólniki powinny być przedmiotem periodycznych pouczeń.

Nr. IV/1k 54/4/38.

Dział Służby Zasobów

Poz. 29.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych Nr 18 z dnia 24. czerwca 1938 r. w sprawie cen jednostkowych odzieży służbowej.

W myśl przepisów o odzieży służbowej pracowników Przedsiębiorstwa P. K. P. Nr A 8, § 38, Dyrekcja ustala, z ważnością od 1 października 1938 r. aż do odwołania, nowe ceny jednostkowe poszczególnych części odzieży służbowej według następującej tabeli:

Nr p.	Nazwa części odzieży służbowej:	Cena za odzież: A. szyta n miarę 100% zł gr	A. 25% zł gr	B, szytą hurtowo wg Nr Nr wielkości na konfekcję 100% zł gr	B. 25% zł gr	C. Szyta na miarę za dopłatą różnicy szycia miarowego uprawnionych do odzieży konfekc do zapłaty kwota zł gr
1	czapka mund. z sukna granatowego . .	—	—	2,72	0,68	—
	z naszytą taśmą	—	—	—	1,08	—
2	czapka mund. z sukna czerwonego . .	—	—	3,00	0,75	—
	z naszytą taśmą	—	—	—	1,15	—
3	spodnie mund. z sukna I gatunku . .	24,68	6,17	—	—	—
4	kurtka „ „ „ „ „ . .	40,72	10,18	—	—	—
5	płaszcz „ „ „ „ „ . .	77,36	19,34	—	—	—
6	spodnie mund. z sukna II gatunku . .	20,08	5,02	17,52	4,38	6,65
7	kurtka „ „ „ „ „ .	36,60	9,15	25,88	6,47	15,42
8	płaszcz „ „ „ „ „ . .	66,76	16,69	53,44	13,36	25,24
9	płaszcz ciepły loden	—	—	57,48	14,37	—
10	kurtka ciepła „	—	—	41,76	10,44	—

Nr p.	Nazwa części odzieży służbowej:	Cena za odzież				
		A. szyta na miarę		B. szyta hurtowo wg Nr Nr wielkości na konfekcję		C. szyta na miarę za dopłatą różnicy szycia miarowego uprawnionych do odzieży konfekc. do zapłaty kwota
		100% zł gr	25% zł gr	100% zł gr	25% zł gr	
11	kożuch długi kryty	—	—	105,08	26,27	—
12	kożuszek krótki „	—	—	81,32	20,33	—
13	buty filcowe	—	—	32,52	8,13	—
14	„ skórzane	—	—	36,36	9,09	—
15	spodnie ochronne lniane	—	—	7,08	1,77	—
16	bluza ochronna lniana	—	—	8,04	2,01	—
17	płaszcz ochronny lniany	—	—	13,12	3,28	—
18	kurtka letnia konduktorska	—	—	11,72	2,93	—
19	spodnie krótkie do butów					
	„ „ I gat. „	24,68	6,17	—	—	—
20	„ „ II „	—	—	17,44	4,36	—
21	naramienniki do kurtek i płaszczy (za 1 parę)	—	—	0,64	0,16	—
22	pas główny skórzany	—	—	2,92	0,73	—

W powyższych cenach mieści się 12%-towy dodatek administracyjny, przewidziany rozp. MK Nr FR. IV/49/44 Dz. U. M. K. Nr 55/36.

W przypadkach pobierania przez uprawnionych pracowników materiałów zamiast gotowej odzieży, koszt materiałów i szycia jest następujący: (rozp. M. K. z dnia 28. IX. 1936 r. Nr FR. IV/49/44, poz. 2. Dz. U. M. K. Nr 55/36).

Nr p.	Nazwa części odzieży dla której pobrano materiał	Cena za materiał i robociznę	
		100% zł gr	zł gr 25%
1	spodnie z sukna I gat.	24,20	6,05
2	kurtka „ „ „ „	39,20	9,80
3	płaszcz „ „ „ „	75,32	18,83
4	spodnie z sukna II gat.	19,64	4,91
5	kurtka „ „ „ „	35,16	8,79
6	płaszcz „ „ „ „	64,84	16,21

Zgodnie z § 32 przep. F 10 (ustęp 7) pracownicy, którzy pobrali materiał zamiast odzieży szytej na miarę, otrzymują zwrot kosztów uszycia w wysokości:

Nr. p.	Nazwa części odzieżowych	złotych
1	za spodnie z sukna I gatunku	3,80
2	„ kurtkę „ „ „ „	12,50
3	„ płaszcz „ „ „ „	16,75
4	„ spodnie z sukna II gatunku	3,50
5	„ kurtkę „ „ „ „	12,00
6	„ płaszcz „ „ „ „	16,00

W razie pobrania materiałów przez pracowników drużyn konduktorskich, wymienionych w § 3 rozp. M. K. Nr P. 6-57-85/36 Dz. U. M. K. Nr 56/36, wspomniani otrzymują zwrot kosztów szycia w następującej wysokości:

1) za spodnie z sukna II gat. szyte według Nr Nr wielk. . . . 1,23 zł
2) za kurtkę z sukna II gat. szyte według Nr Nr wielk. . . . 3,30 „
3) za płaszcz z sukna II gat. szyte według Nr Nr wielk. . . . 4,12 „

Ceny jednostkowe należy stosować:

1) przy obliczaniu należności z tytułu zwrotu 25% kosztów P. K. P. za odzież wydaną pracownikom, uprawnionym do otrzymania odzieży służbowej (wykaz 1 przep. Nr A 8); należności te winny być potrącane

z uposażenia pracowników, najwyżej w 4 ratach miesięcznych (§§ 5, 23 i 54 przep. Nr A 8 i § 32 ustęp 7 przep. F 10);

2) przy obliczaniu należności ze sprzedaży pracownikom umundurowania za zwrotem pełnych 100% kosztów P. K. P. (§ 6, 30, 43, 44 i 45 przepisów Nr A 8), należności te powinny być potrącane z uposażenia pracowników najwyżej w 6 ratach miesięcznych lub jak podano w akcie sprzedaży mundurów, dokonanej każdorazowo wyłącznie przez Wydział Zasobów DOKP;

3) przy obliczaniu kwot, przypisanych pracownikom do zwrotu za odzież nie wynoszoną w przepisanym okresie noszenia odzieży służbowej, należy stosować i przestrzegać § 24, 25, 10, 14, 27, 28 i 29 przepisów Nr A 8.

Kwoty do 5,— złotych włącznie należy potrącać pracownikom jednorazowo (§ 32, p. 7 przep. F 10).

Należności potrącane z tytułu zwrotu kosztów odzieżowych, należy zaliczać na właściwe konta, a mianowicie:

ad 1) na dz. 2, rozdz. 2 § 10 dochody (zwrot kosztów umundurowania);

ad 2) na rach. 8/20b (subkonto 1, etatowych)
(„ 2 stałych),
jako sprzedaż z oznaczeniem **„za gotówkę“**, lub na **„kredyt“**;

ad 3) na § 1a, poz. 3 odpowiednich rozdziałów budżetowych dla kolei normalnotorowych na rodz. 10 pod odpowiednią pozycję dla kolei wąskotorowych.

Z dniem 1. X. 1938 r. traci moc obowiązującą zarządzenie z dnia 9 sierpnia 1937 r. Nr V/1d — 10/43/37.

„Okólnik DOKP z dnia 9. VIII. 37 r. Nr 2 w sprawie cen jednostkowych odzieży służbowej“ (Dz. Zarz. DOKP z dnia 30. IX. 1937 r. Nr 4/37).

Nr V/1d — 10/27/38.

Obwieszczenie

Uznania, pochwały, nagrody

1) **Dyrektor Kolei Państwowych wyraził pisemne uznanie za wieloletnią i rzetelną pracę w służbie kolejowej:**

a) em. kierownikowi pociągu I kl. Gorzellokowi Augustynowi, który został zwolniony ze służby kolejowej z dniem 24 marca 1938 r. z powodu trwałej niezdolności do służby kolejowej w ogóle.

P 2 zaop. 3854/13.

b) em. drożnikowi Janowi Michalskiemu z Odcinka Drogowego w Katowicach I, który zwolniony został ze służby kolejowej z dniem 31 maja 1938 r. z powodu trwałej niezdolności do służby kolejowej w ogóle.

P 2 zaop. 3900/8.

c) zwrotniczemu I klasy z Odcinka Drogowego w Lublińcu Tomaszowi Kukofce, który został zwolniony ze służby kolejowej z dniem 7 czerwca 1938 r. z powodu trwałej niezdolności do służby kolejowej w ogóle i upływu ustalonego okresu choroby.

P 2 zaop. 4076/5

d) stałemu pracownikowi Marcjanowi Kansemu z Parowozowni Głównej w Tarnowskich Górach, który został zwolniony ze służby na PKP z dniem 30 czerwca 1938 r. z powodu ukończenia 60 roku życia.

P 2 prac. 2745/4

e) stałemu tokarzowi Antoniemu Drewniokowi z Parowozowni Głównej w Katowicach, który został zwolniony ze służby na PKP z dniem 30 czerwca 1938 r. z powodu ukończenia 60 roku życia.

P 2 prac. 3994/2

f) stałemu pracownikowi Robertowi Mandrekowi z Parowozowni Głównej w Katowicach, który został zwolniony ze służby na PKP. z dniem 30 czerwca 1938 r. z powodu ukończenia 60 roku życia.

P 2 prac. 2192/3

g) stałemu pracownikowi Józefowi Spyrze z Parowozowni Głównej w Tarnowskich Górach, który został zwolniony ze służby na PKP. z dniem 31 lipca 1938 r. z powodu ukończenia 60 roku życia.

P 2 prac. 4407/3.

h) starszemu torowemu z Odcinka Drogowego w Chebziu Wawrzyńcowi Wyciślikowi, który został zwolniony ze służby kolejowej z dniem 31 lipca 1938 r. z powodu ukończenia 60 roku życia.

P 2 prac. 1963/2

i) nastawniczemu Krupokowi Wincentemu ze stacji Jaśkowice Śl., który został zwolniony ze służby kolejowej z dniem 31 lipca 1938 r. z powodu ukończenia 60 roku życia.

P 2 prac. 445/8

j) stałemu pracownikowi Alojzemu Jaworkowi z Warsztatów Sygnałowych w Katowicach - Ligocie, który został zwolniony ze służby kolejowej z dniem 31 lipca 1938 r. z powodu ukończenia 60 roku życia.

P 2 prac. 12228/2

k) st. ustawiaczowi Flaszyńskiemu Janowi, który został zwolniony ze służby kolejowej z dniem 31 lipca 1938 r. z powodu trwałej niezdolności do służby kolejowej w ogóle.

P 2 zaop. 4097/4

l) maszyniście I klasy z Parowozowni Głównej w Rybniku Franciszkowi Majowskiemu, który z dniem 31 lipca 1938 r. zwolniony został ze służby kolejowej z powodu trwałej niezdolności do służby kolejowej w ogóle.

P 2 zaop. 4096/5

m) st. torowemu z Odcinka Drogowego w Tarnowskich Górach Wincentemu Tlucikuntowi, który zwolniony został ze służby kolejowej z dniem 30 września 1938 r. z powodu ukończenia 60 roku życia.

P 2 prac. 4836/2

n) starszemu torowemu z Odcinka Drogowego Rydułtowy Robertowi Siegmundowi, który zwolniony został ze służby kolejowej z dniem 30 września 1938 r. z powodu ukończenia 60 roku życia.

P 2 prac. 11936/3

o) st. ustawiaczowi Filipczykowi Antoniemu, który został zwolniony ze służby kolejowej z dniem 30 września 1938 r. z powodu trwałej niezdolności do służby kolejowej w ogóle.

P 2 zaop. 4143/3

2) **Dyrektor Kolei Państwowych przyznał jednorazową nagrodę pieniężną w wysokości:**

a) 100 zł st. ustawiaczowi Maince Franciszkowi ze stacji rozrządowej w Katowicach w uznaniu 40-letniej nienagannej służby na P.K.P.

P 1 prac. 301/5

b) 20.— zł starszemu strażnikowi Musiałowi Augustynowi ze stacji Mysłowice za sumienne wykonywanie obowiązków służbowych w służbie ochrony kolei, przez to, że wskutek szybkiej i umiejętnej interwencji zdołał w dniu 15. IV. 1938 r. odzyskać skradzioną przesyłkę.

P O a — 9/8/38.

c) 20.— zł stałemu strażnikowi Michalskiemu Pawłowi ze stacji rozrządowej Katowice za sumienne wykonywanie obowiązków służbowych, przez to, że wskutek szybkiej i umiejętnej interwencji zdołał w dniu 17. V. 1938 r. odzyskać skradzioną przesyłkę.

P O a — 9/9/38

d) 20.— zł przodownikowi straży kol. państw. Wiktorowi Kosowi ze stacji Tarn. Góry, za gorliwe wykonywanie obowiązków służbowych — przez to, że dzięki wytrwałemu i umiejętnemu poszukiwaniu zdołał odzyskać skradzioną przesyłkę.

P O a — 9/10/38.

Kary dyscyplinarne

1) **Orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy Ministrze Komunikacji:**

a) z dnia 24 czerwca 1938 r. Nr. Ds 2/38, został stały pracownik Karol Janik z Warsztatów Głównych II. klasy w Piotrowicach Śl., ukarany karą dyscyplinarną obniżenia uposażenia o jedną kategorię płacy, za występek z §§ 19 i 55 rozp. Rady Ministrów z dn. 1. I. 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „PKP.“ (Dz. U. R. P. Nr. 4 poz. 23 z r. 1934). usiłował w celu przywłaszczenia wynieść z terenu Warsztatów Głównych II. kl. w Piotrowicach materiał kolejowy.

P 2 prac. 10070/7.

b) z dnia 8 lipca 1938 r. Nr. Ds. 96/38 został Karol Lelonek, stały ślusarz z Parowozowni Pomocniczej w Mysłowicach ukarany karą dyscyplinarną, obniżenia uposażenia o jedną kategorię z równoczesnym przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia, za występek z §§ 19 i 55 rozp. Rady Ministrów z dn. 1. I. 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „PKP.“ (Dz.U.R.P. Nr. 4 poz. 23 z 1934). (zabrał w celu przywłaszczenia z wózka kolejowego na stacji w Mysłowicach przesyłkę zawierającą 24 kapelusze.)

P 2 prac. 245/6.

c) z dnia 15 lipca 1938 r. Nr. Ds. 119/38 został stały pracownik Cichoń Paweł ze sta-

cji Nowy Bytom, ukarany karą dyscyplinarną, obniżenia uposażenia o jedną kategorię płacy z równoczesnym przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia, za występek z §§ 19 i 55 rozp. Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „PKP.“ (Dz.U.R.P. Nr. 4 poz. 23 z 1934 r. (zabrał w Przyszowicach w celu przywłaszczenia około 1500 kg mieszanki owsiano-jęczmiennej wartości 480 zł)

P 2 prac. 11849/3.

2) **Prawomocnym orzeczeniem Komisji Dyscyplinarnej przy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach:**

a) z dnia 21 czerwca 1938 r. Nr. Ds 6/38, został stały pracownik Antoni Ballion z Odcinka Drogowego w Nowym Bieruniu ukarany karą dyscyplinarną, obniżenia uposażenia o jedną kategorię płacy z jednoczesnym przeniesieniem do innej miejscowości, bez zwrotu kosztów przesiedlenia za występek z §§ 19, 31, 33 i 55 rozp. Rady Ministrów z dnia 1. I. 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „PKP.“ (Dz. U. R. P. Nr 4 poz. 23 z 1934 r.). (awanturowanie się w miejscu publicznym i nieobecność w służbie bez usprawiedliwienia).

P 2 prac. 7414/6.

b) z dnia 24 czerwca 1938 r. Nr. Ds 1/38, został starszy kancelista Paweł Sobotta z Biura Kontroli Dochodów DOKP. ukarany karą dyscyplinarną, wydalenia ze służby za występek z §§ 19 i 55 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“ (Dz.U.R.P. Nr. 4/34). (fałszował dokumenty przewozowe oraz dokonywał nadużyć pieniężnych na szkodę przedsiębiorstwa „PKP.“).

P 2 prac. 2436/4.

3) **Prawomocnym orzeczeniem dyscyplinarnym Dyrektora K. P.**

a) z dnia 10. VI. 1936 r. Nr. P 3 prac. 2868/9 — został stały pracownik Józef Kosma z ekspedycji towarowej w Mysłowicach — ukarany, wydaleniem ze służby za występek z §§ 19 i 55 rozp. Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „PKP.“ (Dz. U. R.P. Nr. 4 poz. 23 z 1934) (współdziałał i ułatwiał dokonanie przywłaszczenia przesyłki kolejowej zawierającej 8 kg skóry z magazynu Ekspedycji Towarowej w Mysłowicach).

P 2 prac. 2668/24.

b) z dnia 18 marca 1938 r. Nr. II 1 prac. 4696/9 został stały pracownik Pluta Jan z Parowozowni Głównej w Tarnowskich Górach ukarany karą dyscyplinarną, wydalenia ze służby za występek z §§ 19 i 55 rozp. Rady Ministrów z dnia 1. I. 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „PK P.“ (Dz. U. R. P. Nr. 4 poz. 23) (zabrał w celu przywłaszczenia 9 kg metalu półszlachetnego z Parowozowni Gł. w Tarnowskich Górach.)

P 2 prac. 4696/17.

c) z dnia 1. VII. 1938 r. Nr. P. 2 prac. 589/8 — został stały pracownik Jegła Leopold z Ekspedycji Towarowej w Chebziu ukarany karą dyscyplinarną, wydalenia ze służby kolejowej za występek z §§ 19 i 55 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1. I. 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“ (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr. 4 poz. 23). (zabrał w celu przywłaszczenia na stacji Chebzie: 1) przesyłkę zawierającą przedmioty galanteryjne w wartości 29.62 zł, 2) kwotę 1,— zł z pieniędzy skarbowych.)

P 2 prac. 589/12.

ZMARLI:

Nr p.	Nazwisko i imię	Tytuł służbowy	Data zgonu
1	Januszek Wincenty	prac. stały, odc. sygn. Tychy	19. 2. 1938 r.
2	Floskowik Wilhelm	„ „ par. pom. Mysłowice	10. 4. 1938 r.
3	Cionaka Konrad	„ „ par. gł. Katowice	20. 4. 1938 r.
4	Jurgawka Antoni	„ „ stac. rozrz. Katowice	5. 5. 1938 r.
5	Krzyża Stefan	st. asystent, stacja osob. Katowice	10. 5. 1938 r.
6	Klein Eryk	st. kancel., Oddz. Drog. Tarn. Góry	12. 5. 1938 r.

L. p.	Nazwisko i imię	Tytuł służbowy	Data zgonu
7	Kozioł Ignacy	hamulcowy, stacja Tarn. Góry	23. 5. 1938 r.
8	Dreszer Walenty	magazynowy, stacja Ruda Śl.	28. 5. 1938 r.
9	Starczyński Karol	prac. stały, Rs Szopienice	5. 6. 1938 r.
10	Pietrzykowski Zygmunt	„ „ MD Lubliniec	9. 6. 1938 r.
11	Jęczmionka Wilhelm	„ „ DZ Lubomia	19. 6. 1938 r.
12	Naglak Piotr	umowny prac. stały Rs rozrz. Kce	27. 7. 1938 r.
13	Pukocz Stanisław	kancel. II. kl. Wydz. Ruchu	30. 7. 1938 r.
14	Sielski Józef	prac. stały, Biuro Finansowe	4. 7. 1938 r.
15	Joachimski Karol	„ „ Par. Gł. Katowice	14. 7. 1938 r.
16	Szczęsny Józef	„ „ Odcinek Drog. Mikołów	27. 7. 1938 r.
17	Myśliwiec Franciszek	„ „ „ „ Lubomia	27. 7. 1938 r.
18	Michlik Wilhelm	kond. II kl. Stacja T. Góry	4. 8. 1938 r.
19	Murłowski Walenty	zaw. sekc. warszt. I. kl. Par. Gł. Kce	5. 8. 1938 r.
20	Dr Pawlak Jan	kier. dz. Wydz. Sanitarny	14. 8. 1938 r.
21	Luks Piotr	prac. stały, stac. N. Bieruń	18. 8. 1938 r.
22	Kłapuch Paweł	asystent, stacja Godów	31. 8. 1938 r.
23	Pośpieszny Aleks.	prac. stały, stacja Rybnik	11. 9. 1938 r.
24	Bielawny Stanisław	kancel. I. kl., Oddz. Ruch.-Handl. Rybnik	2. 10. 1938 r.

Adres Redakcji i Administracji:
Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach, ul. Dworcowa pokój 201 II p., tel. wewn. 390

Warunki prenumeraty:
Prenumerata wynosi w kraju:
Kwartalnie zł 2, półrocznie zł 4, rocznie zł 8.
Cena numeru gr. 50.

Do nabycia w Administracji Dz. Zarz. DOKP. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Zarz. DOKP. wnosi się do właściwych urzęd. poczt., najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei nr. Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń:
za stronę 240.— zł., ½ strony 130.— zł., ¼ strony 70.— zł., 1/8 strony 40.— zł.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

Czcionkami: „Drukarnia Narodowa" — Chorzów I, ul. Krzywa nr. 14, — tel. 406-62.